Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

29 398 Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 474 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 september 2015

Met mijn brief van 22 januari 2013 (Kamerstuk 29 398, nr. 351) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de actualisatie van het inhaalverbod voor vrachtwagens (IVV). Inmiddels is in het najaar van 2014 de in mijn eerdere brief beschreven aanpassing van het IVV doorgevoerd op alle autosnelwegtrajecten met vaste borden. Deze aanpassing heb ik onlangs geëvalueerd. De actualisatie van het IVV op spitsstroken zal eind 2015/begin 2016 worden gerealiseerd en kent een gewijzigde aanpak. Met deze brief informeer ik u ten eerste over de evaluatie van de inmiddels doorgevoerde aanpassing van het IVV op trajecten met vaste bebording en ten tweede over de gewijzigde aanpak van het IVV op spitsstroken.

Evaluatie van de doorgevoerde actualisatie IVV

In april 2015 heeft een evaluatie plaatsgevonden van de uitgevoerde actualisatie van het IVV op trajecten met vaste bebording. Het onderzoek richtte zich op de twee nieuwe elementen van de aanpassing:
- Inhaalvakken als onderbrekingen in lange trajecten met IVV;
- Het laten vervallen van het IVV op trajecten waar zeer veel vrachtverkeer zorgde voor colonnevorming.

Uit de resultaten blijkt dat 71% van de vrachtwagenchauffeurs – de doelgroep van het IVV – bekend is met de aanpassing van het IVV. Bij personenautomobilisten is die bekendheid overigens aanzienlijk minder (18%). Over de inhaalvakken zijn de meeste weggebruikers positief: een meerderheid vindt het een goed idee, met een positief effect op doorstroming en veiligheid. Over het opheffen van het IVV op trajecten met zeer veel vrachtverkeer zijn de vrachtwagenchauffeurs positief, overige weggebruikers zijn hierover meer verdeeld. Vanwege de relatief korte tijd dat het IVV is aangepast, kan op basis van de nu beschikbare ongevallengegevens en verkeersgegevens nog niet een duidelijk effect op de doorstroming en de veiligheid worden vastgesteld.

kst-29398-474
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

Aanpak IVV op spitsstroken

Een inhaalverbod voor vrachtwagens dient ter bevordering van de doorstroming en wordt alleen ingesteld op wegen met 2 rijstroken per rijrichting bij grote intensiteit van het verkeer. Een inhaalverbod is derhalve niet van toepassing op wegen met drie of meer rijstroken in elke rijrichting. Op spitsstroken rechts[1] gold echter tot voor kort het uitgangspunt wél een IVV in te stellen bij open strook. Belangrijkste argument daarvoor was dat het inhaalverbod bij open spitsstrook zou bijdragen aan een rustiger wegbeeld en dus aan de verkeersveiligheid. Recent specifiek onderzoek naar de veiligheid en het gedrag van vrachtwagenchauffeurs wijst evenwel uit dat de veiligheidsrisico's van het ontbreken van een IVV, behoudens onder bepaalde omstandigheden, klein zijn. Het handhaven van een inhaalverbod op spitsstroken is daarmee niet in lijn met mijn uitgangspunt om alleen een inhaalverbod in te stellen als dit echt nodig is.

In het onderzoek zijn alle spitsstrooktrajecten rechts (zie kaart bijlage 1[2]) geanalyseerd. Een beperkt aantal spitsstroken bevat een versmald profiel met fysieke insnoeringen, zoals bij viaducten. Daardoor is de ruimte beperkt en kunnen plotseling zijdelingse bewegingen optreden. In deze situaties ontstaat een ongevalsrisico bij inhaalmanoeuvres van vrachtverkeer in de vorm van flankongevallen of kopstaartaanrijdingen. Voor deze situaties is het IVV een effectieve maatregel om de verkeersveiligheid te waarborgen. Dit geldt voor de drie trajecten A9 Badhoevedorp–Raasdorp en A2 Urmond–Vonderen v.v. waar het IVV derhalve moet blijven gelden. Op de 19 andere spitsstrooktrajecten zijn de veiligheidsrisico's klein en kan het IVV worden opgeheven. Het opheffen van het IVV sluit aan bij het landelijk beleid om geen IVV toe te passen op wegen met 3 of meer rijstroken en het uitgangspunt om alleen een inhaalverbod in te stellen als dit echt nodig is. Door het opheffen van het IVV kan bovendien colonnevorming worden voorkomen met mogelijk positieve effecten op de verkeersveiligheid.

Deze aanpak is afgestemd met de brancheorganisaties (EVO, TLN), met de politie en met de ANWB. Om te borgen dat de effecten na daadwerkelijke invoering in lijn zijn met de uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek zal ik de nieuwe situatie monitoren en evalueren, zodat bij eventuele ongewenste veiligheidseffecten snel kan worden opgetreden en bijgestuurd.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

[1] spitsstrooktrajecten waarbij de vluchtstrook tijdens de spits wordt gebruikt als extra rijstrook.
[2] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.